

III Encontro de Embarcacións Tradicionais. O Grove, xullo 1997

Non hai dúbida acerca da antigüidade da navegación en Galicia e da relativa importancia que xa acadara en tempos protohistóricos e prehistóricos.

Petroglifos da Época do Bronce (I^o milenio a. C.) representan naves, reproducindo modelos comúns a outros ámbitos, sen que sexa fácil profundizar na súa tipoloxía máis alá de meras aproximacións, posto que os rasgos visibles nesas gravuras pétreas son demasiado esquemáticos¹.

En cambio son moi fiables os variados testemuños literarios, que coinciden no referente ós medios empregados e ás rotas frecuentadas nos tempos inmediatos á chegada dos romanos. Primeiro Estrabón² arredor do cambio de Era -aportando profusos e interesantísimos datos *xeográficos* recollidos de fontes anteriores- e máis tarde Avieno³ (s.IV) na súa célebre *Ora Marítima*, confirman a existencia dunha vella navegación desde as costas galegas ata as británicas, na procura dos metais que logo se facían chegar ata o Mediterráneo, valéndose de lanchas de coiro, sobre as que Plinio⁴ (s.I) engade aínda que (como é lóxico) contaban cunha estrutura a base de varas de bimbio sobre a que se cosían as peles. Embarcacións incluídas, polo tanto, nunha tradición atlántica que perdurou durante séculos na propia Galicia e ata hoxe mesmo nos *currachs* irlandenses⁵, apropiadas para as fortes marés e a inexistencia de infraestructuras portuarias, das que é posible admirar senllas réplicas, unha (de frustrada singladura e dubidoso estado na actualidade) na Feira de Exposicións do Ferrol (*Breogán*) e outra -de menor eslora- no Museu Arqueolóxico da Coruña (*Borna*).

Con semellantes medios Galicia insertase no ámbito das relacións marítimas do mundo céltico⁶, limitado no outro extremo polas Illas Británicas, cara as que desde aqueles séculos apunta a Torre de Hércules, erguida quizais cando chegaban as naves fenicias, aínda que a fábrica actual máis vella se remonte á época romana.

A pesar da ousadía e dos coñecementos náuticos que implicaban surcar "*o mar enormemente axitado e o abismo do Océano poboado de monstros*" (Avieno), os autores clásicos menosprezan a capacidade dos galaicos, para o que non lles faltaba totalmente a razón, se comparaban estes rudimentarios e pequenos botes coas xa moi perfeccionadas naves mediterráneas. De aí que os naturais se impresionasen tan vivamente cando César, no decurso da súa campaña militar, fixo chegar unha escuadra de guerra⁷, pois "*eles non saben, de feito, fabricar os seus barcos con madeira de piñeiro e de bordo; non curvan as embarcacións co abeto, como é costume, senon que sempre constrúen marabillosamente os barcos con peles unidas e a miúdo percorren sobre ese coiro o vasto mar*"⁸

O mesmo Estrabón cóntanos⁹ que houbo de ser o romano Publio Craso quen ensinara "*a navegación*" ás xentes destas terras, o que sen dúbida (sobre todo tendo en conta os recoñecidos prexuízos da fonte en cuestión) non significa que lles dera clases de navegación, senon que os instruíu nas técnicas mediterráneas.

En consecuencia creo que podemos retrotraer ós inicios da presenza romana en Galicia (s. I) un primeiro contacto entre as dúas técnicas náuticas presentes nos mares europeos, a empregada polas civilizacións clásicas do Mediterráneo e a que practicaban os pobos da ribeira atlántica, sen que por iso se poida perder de vista o feito seguro de que con moita anterioridade xa os navegantes e comerciantes púnicos se aventuraran (e parece que con proveito) por estes finisterres.

O que non sabemos é se tal encontro redundou nalgún tipo de síntese técnica.

A partir da romanización o tráfico marítimo debeuse incrementar ó longo das costas galegas, a pesar de que os testemuños documentáis son moito menos explícitos que para o período anterior, quizais porque o panorama aparecía entón máis normalizado e había menos sorpresas dignas de seren consignadas polos cronistas.

En realidade témonos que conformar con fontes arqueolóxicas e noticias indirectas, abondo para confirmaren este panorama. Nalgunha que outra gravura atopamos representado o tipo de navío romano¹⁰, esa sólida embarcación capaz de navegar calquera mar con seguridade, que se adicaría ó transporte dos fletes máis variados¹¹, entre os que parece destacar, sobre todo xa no Baixo Imperio, o peixe salgado, elaborado nas "villae" costeiras, das que conservamos restos abundantes nas Rías Baixas, en concreto na de Vigo e península do Morrazo. Nestas mesmas augas téñense atopado recentemente varias áncoras líticas (22 hai uns anos e outras en 1913) que os expertos datan no cambio de Era, pero que siguen unha tipoloxía mediterránea rastreada ata a época fenicia¹². Restos arqueolóxicos ós que se unen os das infraestructuras que tan prudentemente construíron os romanos, en especial os faros (a Torre de Hércules, aínda insuperable; o que había na illa norte de Cíes, chamada hoxe Monteagudo e daquela Flamia; quizais o Facho de Donón, no Morrazo) ou o resto dalgún porto, en concreto o da Coruña¹³.

Visto todo o anterior o sorprendente sería que despois de tantos séculos de estreitos contactos os habitantes desta costa atlántica, posuídores desde vello dun sistema propio de navegación, non houbesen adoptado os avances técnicos chegados do Mediterráneo, combinando a tradición autóctona coas melloras referentes á construción de cascos de madeira ou velas máis eficaces. O lóxico é pensar que así foi, aínda que carezamos da base necesaria para aseguralo.

O remate do Imperio Romano non supuxo a interrupción total desta tendencia, que aínda perdurou ó longo do período suévico, en especial durante o século sexto, con matices moi interesantes.

En efecto, ó longo dese século Galicia mantén relacións políticas intensas tanto cos francos como cos bizantinos. De Francia chegan embaixadas (forzosamente por mar) e mesmo unha flota sobre o ano 585; naves necesariamente atlánticas, quizais de tradición nórdica. Desde Bizancio viaxa san Martiño de Dumio, e faino tranquilamente por mar, como a cousa máis natural, arribando felizmente no ano 550. Con el viña, en todos os terreos, a tradición bizantina, tan avanzada nas cousas do mar. Sobre este aspecto aínda engadiremos un par de palabras.

Despois si que debeu de empobrecerse a relación do home co mar en todas as costas occidentais de Europa, hostigadas por normandos e musulmáns.

Precisamente contra estas incursións tomou medidas o arcebispo Xelmírez (poder fáctico na Galicia do século XII), ó que se debe a construción dunha modesta flota de guerra, caso precoz na Europa cristiá, que non pasa desapercibido a Michel Mollat¹⁴. Teremos que dicir logo algo máis tamén sobre este tema.

Desde entón, ó calor da expansión comercial que de novo vivifica a Europa, o tráfico marítimo non fará máis que progresar, durante toda a Baixa Idade Media, en Galicia igual que en todas partes. A profesora Elisa Ferreira ten adicado unha boa parte do seu traballo a investigar o comercio marítimo galego nese período, nomeadamente no século XV¹⁵, e descóbrenos unha actividade da que sabíamos moi pouco.

No que se refire ós medios materiais empregados comprobamos o predominio das técnicas atlánticas, con velas cuabras, construción en calime e introducción do timón axial, ata que no século XV a carabela ratifique o triunfo do mellor de cada tradición. Sen embargo esta **síntese** final non puido ser resultado dun achádego repentino. A longuíssima tradición anterior recén exposta abondaría para afirmalo, pero sabemos ademais que esta non se detivo en ningún momento: na coruñesa igrexa de Santiago aparece un grafito representando un bote medieval feito ó estilo mediterráneo, quizais por intermedio portugués¹⁶.

Chegamos así á cuestión que para o caso consideramos máis importante: a existencia na costa sur de Galicia dunha embarcación marítima, a *dorna*, na que unha configuración enxebremente atlántica admitiu determinadas melloras de orixe mediterránea, fenómeno que se produciu -velaí a clave- desde épocas antiquísimas, quizais o comezo mesmo da Idade Media.

Se así fora non por iso perdería transcendencia ningunha o avance experimentado no século XV co triunfo da carabela, mais conviría matizar o proceso de encontro dos dous mundos e rexeitar unha suposta carencia técnica achacable ó período anterior.

Reparemos en como a estrutura **actual** da *dorna*¹⁷ condensa tan variados elementos no seu modesto tamaño (de tres e pico a seis metros de eslora), tanto na construción do casco, como nos medios de propulsión e goberno.

Na máis pura tradición atlántica, o casco está construído en *calime*, a forte *roda* é marcadamente curva (sobresaíndo por riba da *regala* cun vistoso *pinchón*), un gran timón *axial* se ensambla no codaste, e asenta todo sobre unha *quilla* recta moi consistente. Configuración que non pode deixar de lembrarnos a tipoloxía da *coca*, a nave mercante máis característica do occidente europeo durante o s. XIV.

Todo isto é relevante, e fai inconfundible (sobre todo na Ría de Arousa) a negra silueta da *dorna*. Sen embargo agora queremos salientar o seu elemento técnico máis peculiar, que é a vela *ó tercio ou de relinga* con que logra impulsarse a bó paso desde unha empogada ata unha bolina moi considerable para unha embarcación tradicional.

Ese tipo de vela é unha evolución a partir da *vela latina* orixinaria, pasando pola *mística*, e ofrece unha adaptación notable ás condicións do país e ás súas funcións pesqueiras, debido á súa versatilidade e facilidade de manexo, de maneira que un só home pode atender toda a manobra sen dificultades.

Mais a cuestión radica (oficio do historiador) en establecer a cronoloxía do proceso. Recalcábase que este aspecto da *dorna* era o **actual**, porque non se chegou a el globalmente nun momento determinado, senon que é resultado da asimilación sucesiva de melloras sobre un modelo básico que finalmente foi sensiblemente modificado. Por exemplo, suponse que orixinalmente era unha embarcación de popa *pechada*, transformándose esta *coa estampa* para facilitar a manobra de achegamento a terra en zonas rochosas e batidas.

Sen embargo varios dos seus elementos (sobre todo o casco *en calime*), algunhas das súas maniobras (*a vara de portar* a modo de *bolina*; o remo utilizado aínda alternativamente en vez do timón), así como o feito de posuír unha terminoloxía propia para designar varias das partes (*couso e arca* por babor e estribor, aplicados exclusivamente á *dorna*) permiten asegurar que nos atopamos ante un tipo moi antigo de embarcación.

Fariña Busto¹⁸, tras indagar nas orixes remotas (e rondar con curiosidade en torno á época sueva) establece que a forma recoñecible da *dorna* pódese situar xa no século XIII, e o gran coñecedor desta embarcación, S. Mörling, dá por válida a suposición, por máis que para el siga representando un "*fascinante enigma*"¹⁹. Haberá que datala, polo tanto, con moita anterioridade á carabela. Quizais as formas góticas que se lle ven non sexan casualidade.

De todos modos as liñas do casco (*quilla, roda e pinchón*) serán moi anteriores, recoñecéndose perfectamente as similitudes cos *dragos* normandos, mais non (como é opinión tan extendida) porque a **dorna proceda** del, senon simplemente porque ambos se ateen a un extendido modelo atlántico.

Recollemos con interese a relación que F. Fariña establece coas embarcacións xermánicas por medio da aportación sueva, mais non tanto pola posibilidade de que a esta se puidese deber a sinalada tipoloxía atlántica, remontable á Prehistoria, como polo feito certo -e xa apuntado- de que no século VI o Reino suevo de Galicia mantiña estreitos lazos con francos (marítimos sempre) e bizantinos. Seguramente a arribada de Martiño de Dumio (procedente de Constantinopla) por vía marítima houbo de poñer ó alcance dos galegos o coñecemento de evolucionadas técnicas mediterráneas.

Posteriormente sabemos que houbo outra ocasión destacada para que estas técnicas chegasen a Galicia: cando o arcebispo (parece que daquela era aínda bispo) Xelmírez organiza a citada flota de guerra. O máis curioso foi que para construír as naves, e en vista de que no país non se contaba coas condicións necesarias (había unicamente navíos de carga), chamou a técnicos italianos (de Xénova e Pisa), que se encargan do traballo. O resultado foron tres galeras de combate²⁰, que cumpriron con eficacia. Iniciábase o século XII.

Por iso é ben creíble que efectivamente no XIII a tipoloxía da **dorna** estivese xa asentada. E non esquezamos que ó longo de todo o período descrito gran parte de Portugal (berce das navegacións modernas) formaba parte do dito Reino de Galicia.

Rematamos con esta interrogante: ¿puido acaso a **dorna** galega ter influído na aparición das embarcacións que protagonizaron os *descobrimentos* dos séculos XV e XVI?; ou ben ¿pódese pensar que forma ela parte dun proceso de longa duración que cristalizou finalmente na aparición da *carabela*?

-
- 1.- Vid. F. ALONSO ROMERO, "La navegación durante la Prehistoria en el Atlántico", *Boletín Auriense*, VI (73-81), Ourense, 1976.
 - 2.- ESTRABÓN, *Xeografía*, III, 2,9. e 3,7.
 - 3.- R. F. AVIENO, *Ora Marítima*, 100- 110.
 - 4.- C. PLINIO, *Historia Natural*, XXXIV, 156-157.
 - 5.- J. H. PARRY, *El descubrimiento del mar*, 37.
 - 6.- L. MUSSET, "Autour des Iles Britanniques: les séquelles du mouvement des Vikings (XI-XII siècles)", *L'Europe et l'Océan au Moyen Age. Contribution á l'Histoire de la Navigation* (37), Nantes, 1988.
 - 7.- DIÓN CASIO, *Historia Romana*, 52-53.
 - 8.- R. F. AVIENO, *ibid.*
 - 9.- ESTRABÓN, *op. cit.*, III, 5, 11.
 - 10.- F. ALONSO ROMERO, "La nave romana de la estela de Vilar de Sarria (*Lugo*)", *Brigantium*, II (105-116), A Coruña, 1981.
 - 11.- X. M. GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, "O comercio romano na ría de Vigo", *Brigantium*, IV (73-98), A Coruña, 1983.
 - 12.- E. RODRÍGUEZ BIEMPICA, "Anclas líticas en las Rías Bajas gallegas", *Pontevedra arqueológica* (253-265), Pontevedra, 1985-1986.
 - 13.- A. BALIL, "¿Restos de un puerto romano en La Coruña?", *Brigantium*, I (167-171), A Coruña, 1980.
- A tradición cre ver a man dos antigos (preferentemente fenicios) na orixe de varios portos, como o de Bares ou o peirao de Cabo de Cruz, dos que nada fixo sabemos.
- 14.- M. MOLLAT DU JOURDIN, *Europa y el mar*, 46.
 - 15.- E. FERREIRA PRIEGUE, *Fuentes para la exportación gallega de la segunda mitad del siglo XV: el peatge de mar de Valencia*, Santiago de Compostela, 1984. *Ibid.*, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, A Coruña, 1988.
 - 16.- F. ALONSO ROMERO, "Gráfico de un bote de remos en la iglesia de Santiago (A Coruña): paralelos portugueses y mediterráneos"; *Brigantium*, VI (101 - 113), A Coruña, 1989-1990.
 - 17.- Sobre as características da *dorna* vid.: X. LOURENZO FERNÁNDEZ, "As dornas do Porto do Son", *Nós*, 126-127, 1934; E. L. PADÍN, "La dorna", *Revista General de la Marina*, Madrid, 1945; J. M. MASSÓ, *Barcos en Galicia de la Prehistoria hasta hoy y del Miño al Finisterre*, Pontevedra, 1982; S. MÖRLING, *Las embarcaciones tradicionales de Galicia*, Santiago de Compostela, 1989.
 - 18.- F. FARIÑA BUSTO, "Sobre el origen histórico de la dorna", *Boletín Auriense*, V (291-305), Ourense, 1975.
 - 19.- S. MÖRLING, "Galicia y sus embarcaciones tradicionales", *IIº Encontro de embarcacións tradicionais*. Vigo, 1995.

20.- F. ALONSO ROMERO, "Las naves de Gelmírez", *Brigantium*, I (173-184), A Coruña, 1980.

**[Este traballo foi presentado, en versión española, no Iº Simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación, celebrado en Astillero (Cantabria) en outubro de 1995]*